

PROPOSICIÓN No. 013 DE 2015
-Aprobada-
(Septiembre 29 de 2015)

Tema: “Los Drones, su reglamentación y el principio de neutralidad tecnológica”

Con el auge una de las tecnologías que más destacan y llaman la atención de todos, en estos últimos años y que comercialmente han sido ofrecidos en nuestro país, son los llamados drones, pequeños aparatos voladores no tripulados y que pueden ser controlados en forma remota. Estos dispositivos con características especiales sorprenden a cualquiera que los ve sobrevolando en la ciudad ejerciendo cualquier actividad. Desde actividades de recreación y familiares, pasando por las industriales, de seguridad y las comerciales, entre las que se señalan la entrega de mercancía, tareas de vigilancia, fotografías o realizando planos.

Los Drones pueden realizar múltiples tareas que pueden incluir la limpieza de residuos tóxicos, y fines bélicos de expiación.

Según sus comercializadores también son extremadamente útiles para el control de incendios forestales, la geología, la agricultura, la construcción, y el control y análisis de tráfico en las grandes ciudades, entre muchas otras tareas, ya que son muy económicos de operar, (60 veces más económicos que los helicópteros).

Prácticamente no requieren de insumos o combustibles para su operación y no ponen en peligro las vidas de quienes lo pilotean.

La implementación de los drones es significativamente llamativa, por ejemplo en la ganadería se usa para controlar y pastorear, mediante cámaras montadas en estos drones, los rebaños y ganado en general. En el caso del agro, los drones se presentan como una herramienta de trabajo de valor inestimable, ya que mediante ella se pueden mejorar los procesos y optimizar la producción, debido fundamentalmente a la capacidad de estos aparatos de controlar, en toda condición meteorológica, los cultivos agrícolas de forma mucho más segura, rápida y eficiente que con los métodos actuales.

Pese a sus importantes usos, es necesario abrir el debate acerca de los límites y las libertades en la utilización de los drones, tanto en forma privada como por parte de las

empresas para sus fines comerciales, ya que al no estar regulada la utilización de los mismos, o regularla en exceso puede traer graves consecuencias a sus usuarios y pudiera llegar a vulnerar el principio de neutralidad tecnológica que rige en nuestro país.

Con la expedición de la Circular 002 del 27 de julio de 2015 mediante la cual la Aeronáutica Civil de Colombia fijó los requisitos generales de aeronavegabilidad y operaciones para RPAS, asociaciones de usuarios de los Drones manifiestan que la regulación es excesiva y restringe el derecho a ejercer una actividad económica, y en especial al uso de la tecnología.

La presente Proposición está encaminada a citar al Ministro de las TIC, al Director de la Aeronáutica Civil de Colombia, al Ministro de Defensa y al Ministro de Comercio, Industria y Turismo para que se sirvan explicar a la Comisión Sexta el alcance de la normatividad recién aprobada, el uso y restricciones de las nuevas tecnologías.

El cuestionario a los funcionarios citados se anexa.

Cordialmente,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Representante a la Cámara
Movimiento MIRA
(Original firmado)

CUESTIONARIO PARA LA AERONÁUTICA CIVIL

1. Un vuelo chárter debe solicitar un plan de vuelo con 15 días de anticipación ¿Por qué razón un multirrotor (RPAS) para un vuelo de 15 minutos, tiene que solicitarlo con la misma anticipación, explique sus razones?. ¿Con qué término cuenta la Aeronáutica para dar respuesta y/o concepto favorable o desfavorable a la solicitud?.
2. Los vuelos de un multirrotor dependen de factores climáticos. ¿Cómo se aplicarán las solicitudes de vuelos en el caso de que las condiciones climáticas no sean aptas para el día y hora especificadas en la solicitud?.
3. ¿Cómo está previsto que las aseguradoras abran la venta de seguros de responsabilidad civil extracontractual para RPAS drones que en la actualidad no ofrecen?.
4. Un segmento del mercado tan grande como el de los multirrotos y drones (RPAS) denuncia que se ha visto obligado a permanecer en tierra, a raíz de la nueva reglamentación, aducen que están incurriendo en muchos casos en sobrecostos por viajes programados, en incumplimiento de contratos, pérdida de contratos, etc. ¿La Aeronáutica Civil, estipuló algún régimen de transición dentro de su reglamentación, para los usuarios actuales de los multirrotos y drones (RPAS) a quienes sin ninguna restricción del Estado, legítimamente se le vendió dicha tecnología y que hoy alegan no pueden usar para cumplir con sus contratos?.
5. ¿Al expedir la nueva reglamentación la entidad tuvo en cuenta las consecuencias, factores e incidencias en los usuarios de los multirrotos y drones (RPAS) quienes hoy denuncian daños y perjuicios que ha causado la expedición de esta circular?. ¿Cómo compensarán a las empresas que se han visto afectadas por esta regulación?.
6. ¿La Aeronáutica Civil realizó alguna clasificación o diferenciación frente a los diversos tipos de drones y multirrotos (RPAS) que se venden en Colombia?. Esto teniendo en cuenta el peso máximo de despegue, capacidad y sus posibles efectos, riesgos y consecuencias.
- 7.¿Por qué la Resolución 002, equipara los RPAS drones pequeños inferiores a 2 kg de peso con los RPAS drones de pesos de hasta 25 kg?, si en casi todas las regulaciones

internacionales hay una clara diferencia de categorías y pesos, no siendo tan restrictivos con categorías inferiores a 2 kg que son el 95% de los RPAS drones comerciales y de desarrollo.

8. Existen instituciones en Colombia certificadas para dictar y certificar cursos de aviación en tierra. ¿Favor especifique cuántas existen, cuáles están certificadas, qué entidad los certifica y/o acredita, en dónde se encuentran y valor promedio de cada una de ellas?.

9. La Circular Reglamentaria exige un curso en tierra con las mismas materias, contenidos de los cursos y horas para un curso en tierra para piloto privado . ¿Cómo se puede argumentar que los cursos exigidos por la Circular Reglamentaria 002 garantizan la operación segura de los RPAS si alrededor del 80% de los contenidos de las materias diseñadas para los pilotos que vuelan aviones tripulados no son aplicables para las condiciones de operación permitidos en la misma Circular?.

10. ¿Por qué se solicitan horas de vuelo y entrenamientos equiparables a conocimientos de pilotos profesionales de aviones tripulados, para un operario de un RPAS dron?, si en otros países más avanzados solo se solicita un curso de máximo 12 días sobre conocimientos específicos de la regulación, la parte técnica y normatividad aplicable a estos y no de conocimientos aeronáuticos de aviones tripulados.

11. Teniendo en cuenta que muchas empresas tienen experiencia de años atrás en el uso ético, responsable y profesional de RPAS; de acuerdo con la nueva regulación que solicita curso en tierra para piloto privado; ¿cómo se homologará la experiencia de las empresas y/o personas que ya vienen desarrollando esta gestión y este desarrollo tecnológico?.

12. Después de preguntar personalmente en las academias de pilotos de Guaymaral, en ninguna aún hay curso de piloto de RPAS (ofrecen curso de tierra para piloto comercial o privado). Por el contrario desconocen en su totalidad el pensum, porque dicen que este debe ser aprobado por la UAEAC, y manifiestan que no sabe quién va a certificar a los instructores del curso de tierra y los instructores que avalarían las 40 horas de vuelo del piloto con RPAS y menos los lanzamientos o despegues y aterrizajes o recuperaciones del RPAS ¿ Cómo se piensa resolver esta situación denunciada por los usuarios de Drones?.

13. ¿Quién certifica los instructores de las diferentes academias de vuelo donde la UAEAC define como sitios de instrucción?.

14. ¿En la reglamentación Colombiana se tuvo en cuenta la nomenclatura y metodología de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, **LAR 11**? Y en especial el Capítulo C “Procesamiento de los reglamentos”? Favor especificar en donde se refleja.

15. Denuncian asociaciones que no existe armonización del RAC con el LAR, sostiene que se realiza de manera parcial y omite por completo el procesamiento de reglamentos el cual contempla la Difusión de la Propuesta, Recepción de Análisis de Comentarios y Aprobación, favor explicar cómo la Aeronáutica dio cumplimiento a dichos lineamientos?.

16. ¿Por qué razón en la circular se hace prohibición del uso de sistemas autónomos. (Sacar del mercado a todos los proveedores de servicios de aerofotogrametría, agricultura de precisión, topografía entre otros), teniendo en cuenta que el vuelo asistido o autónomo para RPAS es mucho más seguro que el manual?.

17. ¿Para la Aeronáutica Civil, cuál es la diferencia entre un aeromodelo radio controlado y los denominados RPAS drones ya sean multicóptero, ala o avión?.

18. ¿Por qué se prohíbe el vuelo autónomo o asistido?, si por definición los RPAS “drones” se caracterizan principalmente por tener la cualidad de ser autónomos, el vuelo autónomo por definición utiliza la señal GPS procesada por un autopiloto (cerebro) que interpreta los sensores de dirección X, Y, Z inerciales, más las coordenadas geográficas posicionales, a diferencia del sistema manual de los aeromodelos?.

19. ¿Cómo se certifica la construcción de un RPAS dron por componentes en Colombia? Cuando por aliexpress, ebay, amazon, mercadolibre, etc se puede conseguir los componentes y armarlo por 500 dólares con conocimiento técnico, algo muy importante especialmente en los ámbitos de desarrollo e investigación en Colombia, en los cuales se trabaja con componentes escalables o adaptables.

Contexto: “Numeral 7.6 (solicitud de autorización) a) generalidades 3) Análisis sobre la actividad que pretende realizar, declarando que su operación no afecta a empresas de trabajos aéreos especiales certificadas, debido a que el vuelo que se pretende realizar no es factible o no puede realizarse con aeronave tripulada (con certificado de aeronavegabilidad) que efectúe trabajos especiales”. En este numeral se defiende claramente a las empresas de fotografía aérea con avión tripulado llamadas empresas de trabajos especiales; nuestros drones o RPAS no serán, ni pretendemos ser, nunca una

competencia para dichas empresas, porque los trabajos que se realizan con RPAS en este tema son trabajos relativamente pequeños que con aeronave tripulada no es factible hacerlo, me refiero a áreas a cubrir con el RPAS mayores a 1000 hectáreas, por el gran cubrimiento que una aeronave tripulada suministra en una o dos tomas fotográficas.

20. ¿Por qué no existe dentro de esta reglamentación un espacio delimitado (en área, hectáreas y altura de vuelo) a las tomas aéreas desde RPAS para áreas relativamente pequeñas (menos de 1000 hectáreas) y no clausurar el avance de obras y desarrollo de empresas civiles y estatales que quieren el servicio?.

21. En el video ilustrativo de la reglamentación de RPAS circular 002, el funcionario de la UAEAC, manifiesta que ningún RPAS podrá portar cámaras de fotografía y video sin autorización expresa de la UAEAC, entonces ¿Para qué utilizamos los RPAS si no es para tomar video o fotografías aéreas?.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

1. Qué tipo de regulación y qué entidad considera usted competente para regular la operación de aparatos tecnológicos como los multirotores y drones en Colombia?.

2. ¿Existe algún tipo de reglamentación por parte del Ministerio de Defensa para creación y uso dentro del territorio colombiano de los multirotores y drones?. Favor explique dicha reglamentación, requisitos, permisos y demás requerimientos que deban cumplir los usuarios de multirotores y drones.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES -TICS-

1. ¿Considera usted que la expedición de la Circular Reglamentaria No. 002 del 27 de julio de 2015 respeta el principio de neutralidad tecnológica?.

2. Qué tipo de regulación y qué entidad considera usted competente para regular la operación de aparatos tecnológicos como los multirotores y drones en Colombia?.

3. ¿Existe algún tipo de reglamentación por parte del Ministerio de las TICS para creación, comercialización, y uso dentro del territorio colombiano de los multirotores y drones?.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

1. ¿Considera usted que la expedición de la Circular Reglamentaria No. 002 del 27 de julio de 2015 respeta el principio de neutralidad tecnológica?.

2.¿Qué tipo de regulación y qué entidad considera usted competente para regular la operación de aparatos tecnológicos como los multirotores y drones en Colombia?.

3. ¿Existe algún tipo de reglamentación por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para creación, comercialización y uso dentro del territorio colombiano de los multirotores y drones?.

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Representante a la Cámara
Movimiento MIRA
(Original firmado)